

Pete'-Pete' Dan Kualitas Ruang Publik Kota Makassar

Dosen Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial

Universitas Fajar Makassar

Email: syamsulasri14@gmail.com

Abstrak

Ide utama dalam teks ini adalah pemahaman tentang bentuk interaksi sosial spesifik yang berlangsung di atas angkutan dalam Kota Makassar yang lazim disebut *pete'-pete'* dan bagaimana interaksi sosial tersebut menjadi fondasi bagi imajinasi sosial Kota Makassar sebagai ruang bersama yang dibangun di atas prinsip-prinsip kepublikan. Teks ini bertujuan untuk menjelaskan status dan signifikansi sosial *pete'-pete'* dalam membangun diskursus ruang publik dalam perspektif fenomenologis etnografis, baik *pete'-pete'* sebagai aktor sosial maupun sebagai panggung sosial bagi pengalaman dan pemahaman masyarakat Makassar tentang kotanya sebagai ruang publik. Teks ini dibangun dalam kerangka penelitian lapangan (*fieldresearch*) yang menggunakan pendekatan fenomenologis etnografis. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah etnografi panggung (*staggiaethnography*) dalam bentuk mengendarai, memakai, memaknai (*verstehen*) *pete'-pete'* dan wawancara mendalam (*deepinterview*) dengan subjek yang berkepentingan dengan *pete'-pete'*. Metode analisis data yang digunakan adalah *outcroppings* terhadap data lapangan dan materi wawancara untuk memperoleh data kualitatif.

I. Pendahuluan

Kita, atau lebih tepatnya ke-kita-an kita, hadir dalam suatu ruang yang gaduh, centang perenang, silang sengkabut, namun tidak terelakkan sebagai wadah menempa potensi kemanusiaan kita agar teraktual sempurna. Ruang tersebut di sebut ruang publik; ranah perjumpaan antara aku dan kamu agar lahir kami, yang bersua kami dari sudut lain. Kami-kami ini kemudian membentuk kita; kata yang merujuk kepada usaha bersama untuk merumuskan kesepakatan minimum yang mesti dipelihara agar *chaos* dan prahara tidak memangsa masing-masing diri kita. Ke-kita-an merujuk pada situasi di mana tidak ada seorang pun yang ditinggalkan; semua subjek yang sadar akan dirinya turut serta (dengan kerelaan atau dibujuk atau dipaksa) merumuskan apa dan bagaimana kekitaan itu dipersepsi dan dijalankan serta dievaluasi sesuai situasi historis yang ada.

Hasilnya adalah sebetuk aturan (yang berisi perintah dan larangan dalam bentuk minimum) dalam komunitas yang memfasilitasi kepentingan individu-individu manusia untuk terwujud tanpa mesti saling mangsa seperti serigala Hobbesian. Inilah ruang publik; ada nalar ke-kita-an yang memfasilitasi, mengevaluasi, mendisiplinkan, membelokkan,

menunda hingga mengeliminasi seluruh kepentingan yang berasal dari nalar-nalar parsial individual sehingga hanya nalar yang berangkat, berproses dan bertujuan pada ke-kita-an (semua subjek, semua kepentingan, semua nalar) yang lolos dan bisa hidup.

Iniilah ruang publik itu; syaratnya mesti hadir kondisi dan situasi komunikasi yang, meski tidak ideal, selalu diusahakan untuk ideal. Situasi ini mensyaratkan hadirnya percakapan yang intim eksistensial bukan sekadar rutinitas karena keharusan berbahasa; seimbang tidak timpang; polisemik sehingga bentuk-bentuk berbahasa yang ramai dan gaduh itu bisa sama-sama hidup; rasional dalam pengertiannya yang tidak saja serebral namun juga puitis, sensual bahkan erotik neorosis sehingga tidak ada logika tunggal yang mengendalikan percakapan; hermeneutik berganda-ganda dalam pengertian tidak saja percakapan tersebut berorientasi pada tindakan konkret namun juga mesti menjaga jarak aman dari keterjerumusan menjadi dogma, hal ini hanya akan tercapai jika percakapan tersebut sanggup menertawakan dirinya sendiri sebagai ikhtiar yang tragis namun mutlak hadir untuk merumuskan kebenaran. Jika prasyarat-prasyarat ini bisa dipenuhi maka akan terwujud ruang publik yang sehat.

Definisi ruang publik ini tentulah sangat normatif dan ahistoris, karena itu definisi ini mesti dipraktekkan agar nanti definisi-definisi tentang ruang publik yang lebih baik bisa lahir, sebab berasal dari perbaikan-perbaikan historis yang konkret. Pada titik inilah, *pete'-pete'* sanggup memainkan peran kunci; panggung sekaligus aktor bagi percakapan yang sehat antara warga Kota Makassar yang tanpa henti terus-menerus mendiniskan ke-kita-annya.

Sifat kepublikan yang disediakan oleh panggung *pete'-pete'* bersifat strategis karena pertemuan antar warga kota yang difasilitasinya, diarahkannya, didevaluasinya dan ditundanya berlangsung massif, baik secara durasional maupun secara geografis; pada hampir semua belahan tubuh Kota Makassar hadir *pete'-pete'* di hampir semua waktu, bukan sekadar ketika *pete'-pete'* jalan *on the road* namun juga ketika *pete'-pete'* terparkir. Nilai inilah yang membuat *pete'-pete'* bisa dikaitkan secara konseptual dan praktis dengan wacana ruang publik di Kota Makassar; *pete'-pete'* adalah sejenis mode melintasi ruang Kota Makassar bersama orang lain. Kebersamaan ini memiliki ciri khusus yakni terjadi di atas/di dalam sebuah entitas mekanik yang bergerak, dalam situasi psikologi sosial yang temporer namun intens. Kebersamaan ini, secara sosial eksistensial, banyak menyumbang kepada definisi ke-kita-an yang dihidupi oleh warga Kota Makassar, terkhusus bagaimana

mendefinisikan diri sendiri di hadapan orang lain, bagaimana mendefinisikan orang lain dalam suatu pertemuan yang berhimpitan, dan bagaimana status serta nilai kekuasaan yang hadir di dalam, di antara dan di luar *pete'-pete'*. Penyelidikan yang lebih detail terhadap hal ini diharapkan mampu membantu warga Kota Makassar untuk memahami *pete'-pete'*nya dan konsekuensi yang dibawanya.

Teks ini sengaja mengambil bentuk narasi etnografis terkait *pete'-pete'* dan manusia yang dihidupi dan menghidupinya sebab bentuk ini dianggap mewakili (secara dialogis ironis) sudut pandang yang mendekati otentik manusia *pete'-pete'* sebagai subjek, dengan segala kontroversinya, dalam ruang publik Kota Makassar. Etnografi tekstual dipilih sebagai strategi pengungkapan kedirian *pete'-pete'* dan manusianya sebab teknik naratif ini berusaha (tidak selalu berhasil) menangkap pengalaman langsung *berpete'-pete'* untuk ditulis sebagai pengalaman yang berharga bagi pelakunya; sebuah pengalaman yang sangat disadari maknanya bahkan makna tersebut dipelihara, dikembangkan lalu ditransfer ke ranah publik; sebuah pengalaman yang sangat membutuhkan teks sebagai cermin refleksinya agar lebih mampu dipahami secara adil. Keadilan kepada dan atas *pete'-pete'* inilah yang pudar dalam ruang publik Kota Makassar.

Setelah membaca teks ini, mungkin akan ada keluhan yang muncul bahwa ibarat menunggangi/mengendarai *pete'-pete'*, narasi dalam teks ini tampak “hanya” menunggangi/mengendarai narasi *pete'-pete'* agar teori sosial dan politik tertentu bisa tampil dan mengambil alih ruang pengungkapan. Sebagai penulis, saya menyatakan bahwa kesan seperti ini sah adanya, namun izinkan saya menegaskan bahwa perspektif dan pengungkapan otentik yang tidak memperlakukan objek penelitiannya sebagai sekadar kendaraan bagi pengungkapan diri tidak mesti selalu dipahami dalam bingkai “orang dalam” yang menolak habis-habisan sudut pandang “kolonial”, sebab “orang dalam” kadang tidak memahami struktur makro yang melingkupi dan mengevaluasi pilihan-pilihan bagi kemungkinan tindakannya. Dengan ini ditekankan bahwa perspektif otentik adalah keadilan dalam menatap dan menjelaskan konsekuensi tatapan tersebut, termasuk di dalamnya konsekuensi objek tatapan terhadap subjek yang menatapnya. Dengan ini kita bisa berharap banyak kepada munculnya keadilan. Sebuah harapan yang layak diperjuangkan meski ujung perjuangan tersebut belum mengambil bentuk yang koheren.

II. Manusia *Pete'-Pete'* Dan Ruang Publik

Dalam filsafat, manusia berdasarkan gradasi kehadirannya dalam sejarah lazimnya dikelompokkan ke dalam dua pembagian, yakni sebagai *homo* dan sebagai *zoon*. *Homo* merujuk kepada kualitas kehadiran manusia yang ahistoris dalam pengertiannya sebagai entitas yang tidak tunduk kepada laju zaman dan keanekaragaman tempat dan habitat. *Homo* adalah penegasan bahwa manusia memiliki substansi abadi yang dengannya manusia disebut manusia dan tanpanya manusia tidak akan disebut manusia. Substansi tersebut adalah kehendak untuk menyempurna. Manusia, siapapun dia, selalu tunduk kepada kesempurnaan dan senantiasa mencari jalan kedekatan kepada kesempurnaan. Tidak ada perdebatan tentang realitas hal ini, meski harus diperhatikan bahwa kesempurnaan dalam persepsi manusia bisa saja bukanlah kesempurnaan hakiki.

Zoon, secara beriringan, adalah kualitas manusia yang tunduk kepada sejarah, kepada tempat dan ruang, kepada tubuh. *Zoon* adalah sebutan bagi manusia ketika lapar ia makan, ketika haus ia minum, ketika terancam ia akan lari atau melawan dan membenci, ketika diuntungkan maka ia akan mendekat dan mencintai.

Homo dan *zoon* bukanlah dua situasi kemanusiaan yang bertentangan secara diametral satu sama lain. Posisi idealnya ialah *homo* mengasasi, mengarahkan dan mengevaluasi *zoon*, sementara *zoon* menerjemahkan *homo* ke dalam sejarah secara kreatif sehingga bentuk-bentuk pengungkapan kebenaran abadi bisa tampil secara terbarukan terus menerus dalam ruang waktu. Dengan demikian manusia tidak saja memiliki satu tahapan eksistensial, melainkan dua tahapan yang mesti teraktual secara bersamaan agar wajah peradaban insani bisa teraktual.

Tidak bisa dipungkiri bahwa harmoni antara *homo* dan *zoon* sangat berat untuk teraktualisasi. Subjek yang bisa mewujudkan hal tersebut hanya para nabi as. yang, dibawah bimbingan dan rahmat ilahi, hadir sebagai mercusuar bagi manusia pada umumnya. Apa yang lazim dijumpai adalah kecenderungan pada salah satu tarikan; cenderung pada *homo* dan meminggirkan *zoon* atau sebaliknya. Lebih-lebih pada zaman materialisme seperti saat ini, dimensi *zoon* pada manusia terlihat jelas telah membajak seluruh bangunan kemanusiaan, hingga bahkan, tidak saja meminggirkan *homo*, melainkan membajak dengan halus kehendak atas *homo*, sehingga upaya untuk mengaktualkan dimensi *homo* manusia sebenarnya adalah ekspresi dari *zoon* itu sendiri. Nilai-nilai transendental ahistoris seperti kebaikan, kasih sayang, keadilan dan cinta dibajak sebagai selubung bagi kepentingan diri, keluarga, golongan, dan kelompok.

Dari sini terlihat bahwa harmoni antara *homo* dan *zoon* merupakan kondisi paripurna dari kemanusiaan, yang hanya akan terwujud jika bimbingan ilahi melalui teladan manusia pilihanNya diberi ruang untuk tumbuh. Menjadi manusia, dalam pengertian menemukan titik seimbang antara Prinsip dan Manifestasi, antara Nilai dan Sejarah, antara Yang Ideal dengan Yang Nyata, tidak bisa tidak mesti berporos pada manusia sempurna (*perfect man/insan kamil*) itu sendiri. Tanpa manusia sempurna maka selamanya manusia hanya akan meraba dalam gelap yang berlapis, bukan hanya tentang definisi kesempurnaan dan manifestasi historisnya, melainkan juga pengenalan terhadap kesempurnaan itu sendiri.

Teks ini ditulis untuk menegaskan bahwa meskipun *pete'-pete'* adalah ekspresi dari *zoon* yang tertanam dalam sejarah, namun *pete'-pete'* juga adalah, sebagaimana ekspresi *zoon* yang lain, jejak *homo* yang selalu ingin baik, benar, indah dan sempurna. Meski kesempurnaan mutlak mustahil dalam sejarah, namun kesempurnaan yang dimungkinkan oleh prasyarat-prasyarat materil, sosial, emosional dan eksistensial selalu bisa diwujudkan hingga taraf yang dimungkinkan. Inilah kondisi harmoni antara *homo* dan *zoon*, suatu harmoni yang kadang muncul di atas *pete'-pete'*.

Globalisasi yang berjaln kelindan dengan modernitas telah menjadi bagian sah dari apa yang lazim kita sebut sebagai Indonesia. Globalisasi yang didorong oleh modernitas (dan pada gilirannya globalisasi meradikalkan modernitas) masuk, meyusup dan tinggal dalam kesadaran kita sebagai suatu bangsa; bahasa kita, arsitektur kita, pakaian hingga kurikulum dan bentuk organisasi publik kita kesemuanya itu disuplai oleh energi dinamis globalisasi.

Hal ini, jika berhasil dikonstruksi ke dalam narasi keindonesiaan dengan lebih santai dan terbuka, akan mengubah secara radikal persepsi kita tentang keindonesiaan kita; bukan lagi berporos pada perdebatan diametral bipolar beraras aksidensi antara tradisi versus modernitas, melainkan berpusat pada penemuan titik konsensus tentang batas toleransi dan rasa sakit sebagai konsekuensi ruang publik, titik tumpu sekaligus titik tujuan yang bersifat super elastis.

Mari kita melaju lagi. Jika taksi adalah semacam moda angkutan darat yang diperuntukkan bagi individu-individu porselen yang jarang berkeringat, maka *pete'-pete'* adalah wahana transportasi publik dalam pengertian kepublikan sebagai rujukan demografis yang menampung banyak manusia dengan latar belakang yang beragam.

Berduit atau tidak, tampil mulus bak porselen atau urakan, wangi atau sedikit menebar aroma keringat (bagi banyak orang aroma ini adalah penanda integritas dan kerja keras).

‘Ekonomi pete`-pete`’ bukanlah ekonomi fungsional, yakni ekonomi yang hadir sebagai fungsi yang melayani sebetuk struktur tertentu, seperti taksi yang hadir untuk melayani motif melintasi ruang dengan nyaman dan privat. ‘Ekonomi pete`-pete`’, sebaliknya, merupakan ekonomi pasar dalam pengertiannya yang paling otentik dan radikal, yakni perjumpaan wajah antara pembeli dengan penjual.

Telah lama disalahpahami bahwa pasar itu jahat, pasar itu serakah, pasar itu eksploittif, dan karenanya perlu dijinakkan oleh pemerintah, perlu dijauhi dengan gaya hidup hijau (*green life style*), perlu dilawan dengan gerakan anti kapitalisme, dan seterusnya. Padahal, apa yang jahat, yang tragis, yang tidak manusiawi pada pasar adalah riba, yakni hubungan zalim yang dibangun diatas penghisapan satu pihak kepada pihak lain.

Jika riba tidak ada maka pasar akan memampangkan dirinya sebagai pasar, yakni ruang bagi pembeli dan penjual untuk bertemu. Pembeli bukanlah sekadar pembeli, penjual bukan pula sekadar penjual. Pembeli dan penjual adalah subjek sosial yang memiliki, memampangkan, mengevaluasi, membengkokkan sekaligus menolak wajah. Wajah adalah aku sakaligus bukan aku, yang dengannya sang aku mendunia, menyejarah. Aku dan wajahnya mustahil terpisah, meski sang aku tidak bisa sepenuhnya dikenali melalui wajahnya.

Nah! Di atas/di dalam pete`-pete` terjumpai secara radikal perjumpaan antar wajah yang berlangsung sangat dekat, sangat intens, meski sangat temporer. Lebih jauh, selain supir dan penumpang pete`-pete`, sebenarnya ada lagi satu subjek sosial-ekonomi yang mesti dibenamkan dalam kategori manusia pete`-pete` sebab seluruh *raison de etre* berasal dan berpulang kepada pete`-pete`; mereka adalah pedagang kaki lima (PKL) yang mengambil sudut-sudut jalan Kota Makassar sebagai panggung bagi transaksi ekonomi dan sosialnya dengan supir dan penumpang pete`-pete`.

Dalam transaksi ekonomis dengan supir pete`-pete` dan penumpangnya ini, PKL tidak pernah menerapkan etika “profesional secara efektif dan efisien” sebagai norma ekonomi universal, melainkan *memblending* transaksi ekonominya dengan interaksi sosial hangat yang gampang dinilai sebagai beban ekonomis. Perilaku PKL yang terkadang menyediakan lapaknya sebagai tempat istirahat para supir adalah contoh nyata betapa definisi ekonomi “efektif dan efisien” memiliki makna yang tidak tunggal secara sosial.

Bahkan, kita bisa dengan aman menyebut 'ekonomi pete'-pete'' sebagai ekonomi yang bergerak secara geografis (*geographic mobile economy*), yakni ekonomi yang menyandarkan *raison de etre* nya kepada mobilitas sebagai wahana melintasi jarak. Pete'-pete' adalah pasar yang bergerak secara horisontal, meliuk dari satu titik *carvak* Kota Makassar menuju titik *carvak* yang lain.

Perbedaan mode ekonomi yang dimaksud adalah; Pasar Apung Samarinda menjadikan sepampangan teritori di atas Sungai Kapuas sebagai titik perjumpaan antar wajah, sementara pasar pete'-pete' tercipta dari kekosongan lambung dirinya, yang tertampang sebagai panggung perjumpaan antar wajah, yang bergerak bersama menuju titik perpisahan. Wajah pada Pasar Apung Samarinda adalah wajah yang datang, menatap (dalam seluruh keakraban dan keasingannya) dan pergi, sementara wajah pada pasar pete'-pete' adalah wajah yang datang (sang supir dan penumpang yang lebih dahulu naik) berjumpa dengan wajah yang datang+ (penumpang yang baru naik pete'-pete'), lalu wajah+ berjumpa lagi dengan wajah++ (wajah yang datang pertama kali, gabungan dari wajah sang supir dengan wajah penumpang yang naik terlebih dahulu). Dalam perjalanannya menempuh jarak geografis Kota Makassar di atas pete'-pete', wajah+ mengalami tiga kali pelapisan wajah; *pertama* ketika wajahnya, yakni wajah+, berlapis bersama wajah sang supir dan penumpang yang lain membentuk wajah++ ketika ada penumpang baru yang naik; *kedua*, ketika wajah++ miliknya yang berasal dari proses pelapisan wajah pertama menjadi wajah+-, suatu kondisi yang hadir ketika ada penumpang yang turun, wajah++ akan mengantarnya menuju pintu keluar, menemaninya dalam tatapan ketika ia membayar, lalu mengucapkan selamat jalan melalui lirikan ringan yang sekilas melalui kaca samping atau kaca belakang pete'-pete'; *ketiga*, ketika wajah+- miliknya menjadi wajah--, ketika ia pun pada akhirnya turun dari pete'-pete' dan mengucapkan selamat jalan kepada wajah++ yang menerimanya dalam keakraban yang asing (sekaligus keasingan yang akrab) meski hanya sesaat.

Pembaca yang budiman pasti mampu menelusuri genealogi konseptual tentang wajah yang baru saja dijelaskan sebagai konsep yang berakar dari filsuf Perancis Emanuel Levinas. Dipengaruhi oleh proposisi Semitik bahwa manusia tercipta dalam rupa/wajah tuhan, Levinas mengembangkan pembacaan radikal tentang wajah manusia; wajah bukan sekadar sesuatu yang dengannya pemilik wajah dikenali, bukan pula sekadar fakta biologis

yang hadir sebagai bagian depan dari struktur tengkorak kepala, melainkan jejak manusia yang paling fundamental. Tanpa wajahnya manusia mustahil ada.

Siapun mudah memahami Levinas ketika ia berujar bahwa wajah manusia memiliki 2 ciri mendasar, (1) setiap wajah itu telanjang tanpa perlindungan. Topeng, kaca mata dan *make up* bersifat temporer, sehingga ketelanjangan wajah itu asasi. Apa arti ketelanjangan wajah ini? Tanpa topeng, tanpa benteng perlindungan, sebenarnya setiap wajah itu rapuh, guyah dan gampang berada dalam posisi sebagai yang tertindas. Di hadapan ketelanjangan wajah, kita, tiap-tiap kita, dituntut untuk bersikap penuh kasih dan penerimaan yang hangat. Sikap baik penuh keadilan ini tidak mesti berasal dari doktrin kitab suci atau diskursus filsafat yang sistematis, melainkan berakar dari fakta bahwa wajah kita yang telanjang sangat rapuh untuk diperlakukan dengan kesewenang-wenangan.

(2) setiap wajah itu vertikal; kecuali pada situasi medis yang jarang, bagian paling atas dari wajah manusia biasanya adalah jidat sedangkan bagian bawahnya adalah dagu. Vertikalitas wajah ini adalah simptom bahwa manusia adalah *homo sapient* alias Manusia Tegak; bukan sekadar tegak karena sanggup berjalan dengan dua kaki, namun tegak karena mampu mengakses kearifan sapiental, yakni kearifan yang menyadari bahwa realitas itu bertingkat-tingkat, bergradasi sesuai jarak ontologisnya dari Sang Sumber; bahwa semesta material ini bukanlah satu-satunya medan makna yang ada bagi tindakan kita; bahwa titik inti keberadaan kita terletak dalam kematian, yakni terbukanya medan makna yang melampaui semesta material ini; bahwa wajah kita adalah jejak, tanda, ayat sekaligus manifestasi dari Yang Maha Ada, Yang Maha Melampaui sekaligus Maha Dekat.

Terdapat beberapa testimoni dari pengguna/penikmat *pete'-pete'* yang menjejakan bahwa wajah supir dan wajah para penumpang, tidak kurang malah mungkin lebih dari, konsep wajah sebagaimana yang dijelaskan oleh Levinas. Dengan ini diharapkan bahwa meski transformasi manusia *pete'-pete'* dari wajah+ menjadi wajah++ hingga menjadi wajah+- lalu akhirnya menjadi wajah-- beroperasi dalam skema ritual yang berulang, lagi dan lagi, wajah manusia *pete'-pete'* selalu mengalami kebaruan terus menerus sebab manusia adalah entitas yang berburu kebaruan, dengan jalan menunggu dan menghidupi lalu akhirnya dihidupi oleh kejadian-kejadian etis yang suci. Kejadian etis nan suci ini ada karena wajah senantiasa menolak untuk absen. Barangkali inilah ciri ketiga dari wajah yang belum sempat direfleksikan oleh Levinas; wajah selalu hadir. Kegelapan, ketidakpahaman, ketidakmengertian, luluh dihadapan wajah yang dapat langsung dikenali sebagai wajah

pada dirinya sendiri, yang canggung, yang penuh harap, yang letih, yang gampang ditindas, yang sangat mengharapkan kemerdekaan, yang dekat sekaligus berjarak dari tuhannya. Pete'-pete' hadir untuk merayakan wajah manusia ini.

III. Definisi dan Sejarah Sosial Pete'-Pete'

"...Sebenarnya penyebutan nama "pete'-pete'" untuk angkutan kota, bukan hanya di kota Makassar, tapi hampir di semua daerah di Sulawesi Selatan. Bahkan menurut cerita adik ipar saya yang tinggal di Palu-Sulawesi Tengah, warga Palu juga memakai istilah 'pete'-pete' untuk angkutan kota di sana.

Di kota Watan Soppeng, kota kelahiran saya, orang-orang juga menyebut pete'-pete' untuk istilah angkutan kota. Sekali waktu Bapak saya yang seorang guru menjelaskan bahwa "pete'-pete'" itu adalah istilah untuk uang receh yang waktu itu berupa koin pecahan Rp 5 dan Rp 10, itu di tahun 1980-an, saya masih kecil, belum sekolah.

"Dengan uang receh pecahan Rp 5 dan Rp 10 itulah orang membayar angkutan kota, sehingga angkot kemudian akrab dikenal dengan pete'-pete'," jelas Bapak..."¹

Tidak banyak citizen Makassar yang mengetahui asal usul penamaan mode transportasi darat publik berwarna biru yang meliuk merayapi badan dan bahu jalan Kota Makassar. Pete'-pete' digunakan, dipuja, dicela, dihindari, ditabrak dan ditilang tanpa adanya kemendesakan untuk merefleksikan pete'-pete' sebagai sebuah nama, padahal nama adalah sesuatu yang dengannya yang dinamai dikenal. Hal ini, sekali lagi, kemungkinan besar bisa berarti bahwa citizen Makassar malas berpikir tentang hal ihwal yang melingkupi sejarah dan kedirian mereka.

Setidaknya ada dua teori genealogis tentang asal-usul penamaan pete'-pete' kepada moda transportasi darat jenis angkutan kota di Kota Makassar. Yang pertama, sebagaimana yang telah disebut di atas, nama pete'-pete' berasal dari penamaan lokal uang receh (Rp.5 dan Rp.10) yang dibayarkan penumpang sebagai tarif kepada supir pete'-pete'. Seiring berjalannya waktu, uang receh tersebut mengalami defisit nilai bahkan sampai pada kondisi tidak bernilai lagi diakibatkan dinamika situasi posisi tawar Indonesia dalam sistem moneter internasional. Recehan Rp.5 dan Rp.10 diganti dengan Rp.25, sebuah pecahan

¹ Lihat <https://khairilanas354.wordpress.com/tag/makassar/> diakses pada medio Agustus 2014

mata uang rupiah terkecil yang belum dinamai secara lokal oleh *citizen* Makassar. Kekosongan penanda² inilah yang diisi secara sosial oleh sebetuk mesin mekanik berwarna mencolok yang berfungsi mengantar dan memindahkan *citizen* Makassar dari satu titik menuju titik yang dimungkinkan. Inilah *pete`-pete`* yang kita kenal saat ini.

Yang kedua, nama *pete`-pete`* berasal dari frase asing *PublicTransportation* disingkat PT. Singkatan PT ini diulang sesuai kebiasaan menyebut benda jamak dalam bahasa Indonesia sebab saat itu armada *publictransportation* memang banyak alias jamak. Selanjutnya PT (dibaca netral sebagai *pe-te*) dilokalkan oleh konfigurasi semantik *citizen* Makassar menjadi *pete`-pete`*, ekspresi linguistik yang bertahan pemakaian dan pemaknaannya hingga hari ini.

Kedua teori genealogis semantik *pete`-pete`* ini memiliki titik tekan berbeda dalam menghadirkan pembacaan tentang sejarah sosial *pete`-pete`* pada khususnya dan *socialmnemonic*³ *citizen* Makassar pada umumnya. Teori uang receh berangkat dari aspek lokal yang dekat, hadir, mengental, disusun sebagai strategi semantik untuk mengabadikan sebuah nama yang perlahan-lahan mulai hilang penyebutan dan maknanya dari lumbung makna *citizen* Makassar. Di sini, *pete`-pete`* adalah penanda yang dibujuk untuk mengosongkan petandanya yang awalnya adalah uang receh pecahan Rp.5 dan Rp.10 berganti sebetuk mesin mekanik dengan lambung kosong yang berfungsi menggantikan bendi dan dokar. Teori PT, secara beriringan, berangkat dari anasir asing, berjarak, tersedia begitu saja, mendesak dalam bujukan, diterima sebagai kenyataan semantik untuk menamai, menyebut, mengoperasikan secara sosial sebuah penanda modern (yakni mesin mekanik yang masih belum akrab) yang perlu dibiasakan dalam praktik keseharian *citizen* Makassar agar modernitas sebagai kenyataan yang tidak terelakkan bisa dihidupi dan menghidupi kemakassaran kita.

Jika *pete`-pete`* dalam teori uang receh terbaca sebagai jejak dari situasi dan kondisi pascakolonialitas traumatik *citizen* Makassar (sebuah penanda telah dikalahkan, disingkirkan, diganti lalu dibongkar ulang petandanya sesuai tuntutan dan bujukan eksternal), maka *pete`-pete`* dalam teori PT adalah ekspresi pascakolonialitas neurotik *citizen* Makassar. Neurotik berarti situasi yang tidak berjejak secara pasti sebab kondisi

²Hubungan antara tanda, penanda dan petanda paling bagus dijelaskan oleh St. Sunardi, *Semiotika Negativa*, (Buku Baik, Yogyakarta, 2004), hal. 35.

³Baca tentang *socialmnemonic* dalam George Ritzer dan Douglas J. Goodman, *Teori Sosiologi Modern*, (Jakarta: Kencana, 2005), h. 238-49

hakiknya berlokasi di dunia antara, yakni antara sadar dan gila. Pete'-pete' adalah nama dengan aroma neurotik sebab *citizen* Makassar dengan tak sabar, terburu-buru merengkuh sesuatu yang belum sepenuhnya dimaknai menjadi milik sendiri yang tanpa sadar (atau sangat sadar dan karenanya neurotik) sebenarnya bisa berbalik mendefinisikan kemakassaran *citizen* Makassar, sebuah (atau beragam) definisi yang bisa menjadi celah awal bagi masuknya lintasan-lintasan hasrat tak berujung tentang kebaruan, kemewahan, kelembutan, keindahan, keelokan yang kesemuanya diintroduksi oleh *empire*, wajah kapitalisme kontemporer yang hasrat utamanya adalah mengkolonisasi semua sumber daya (kapital) demi hasrat itu sendiri.⁴

Ada yang menyatakan protes terhadap teori PT sebagai landasan penamaan pete'-pete' dengan mengajukan argumen bahwa *publictransportation* merupakan farse *higheducated* yang mustahil diakses oleh publik secara massif. Jawaban untuk keberatan ini adalah memampangkan argumen tentang hadirnya secara massif kosa kata kolonial (bahasa Belanda dan Inggris terkhusus) dalam kamus sehari-hari *citizen* Makassar. Kehadiran kosa kata ini berasal dari warisan sistem pendidikan kolonial dan interaksi kolonial antara penjajah dan pribumi. Dengan demikian, teori PT sebagai asal usul nama pete'-pete' memiliki basis pembenaran empirik sebagaimana teori uang receh.

Sebuah pernyataan dijumpai memampangkan dirinya sebagai berikut;

“Ternyata budaya bertransportasi umum di Indonesia sudah sejak dulu ada. Namun anehnya budaya itu seakan-akan tidak ada bekasnya, melihat tidak adanya komitmen untuk angkutan umum, penghormatan dari pengguna kendaraan pribadi, dan tren penggunaanya yang terus menurun. Tepatnya, marjinalisasi untuk angkutan umum berjalan dengan mantap. Sehingga angkutan umum seakan dipaksa menjadi berandal jalanan, sebagai klandestin yang berjuang melawan peminggiran tersebut...”⁵

Meski ringkas, paragraf ini merekam dengan baik nasib tragis angkutan kota dalam lanskap budaya transportasi urban di Indonesia. Angkutan kota adalah batu loncatan yang diperlukan untuk melintasi ruang oleh *citizen* ketika situasi ekonomi masih serba terjepit,

⁴Pembahasan tentang hasrat dan mesin metahasrat yang dimainkan oleh konfigurasi kapitalisme tingkat akhir lihat Anthonio Negri & Michel Hardt, *Empire* (New York: Harvard University Press, 2001), h. 219.

⁵Lihat [www. Makassar_Blogspot.com/Jejak-jejak/pete'-pete'/](http://www.Makassar_Blogspot.com/Jejak-jejak/pete'-pete'/) diakses pada medio Agustus 2014

namun begitu pencapaian ekonomi menanjak menjadi lebih baik, maka mode pelintasan ruang yang digunakan oleh *citizen* pun berubah, dan dalam perubahan itu angkutan kota (dan *pete'-pete'* adalah salah satu subspeciesnya) terpinggirkan. Angkutan kota diganti dengan taksi, *monorel*, *bus way*, seolah-olah angkutan kota adalah residu masa lalu yang membebani, semacam istri tua yang meski berjasa di awal tetap mesti ditinggalkan karena beragam alasan; tidak elegan, tidak efektif dan efisien, penyebab kecelakaan berkendara/berlalu lintas.

Ada logika dan hasrat pertumbuhan yang menjalar dan bekerja dibalik penyingkiran angkutan kota sebagai mode transportasi darat bagi *citizen*. Logika pertumbuhannya jelas: angkutan kota tidak menawarkan pengalaman pelintasan ruang berupa kenyamanan dan perasaan eksklusif, padahal melintasi ruang dan titik-titik koordinat bisa dibuat semenarik mungkin. Di sini taksi dan *bus way* menggantikan *pete'-pete'*.

Hasrat pertumbuhan terbaca dengan sangat transparan; *pete'-pete'* mesti musnah sebagai kompos yang menyuburkan mode transportasi darat dalam kota yang lain, yakni mobil dan motor milik pribadi. Di titik ini, angkutan kota menjadi semacam pendahuluan bagi hasrat melintasi batas di atas mesin mekanik; mobil dan motor milik pribadi adalah radikalasi dari angkutan kota dalam beberapa aspek;

Pertama bentuk fisik-mekanistik, dalam hal ini bentuk dan bahan material mobil dan motor milik pribadi dirancang sebagai entitas yang mesti berjarak bahkan mengalahkan bentuk dan bahan material angkutan kota. Di sini beroperasi apa yang disebut oleh Ben Anderson sebagai hantu komparasi, subjek hadir dan mengambil formasi kedirian yang berasal dari proses pembayangan setengah ilusi atas kedirian subjek lain sebagai entitas yang mesti dilampaui. Pada poin ini, motor dan mobil milik pribadi (juga nantinya semua kendaraan non-angkutan umum) dirancang sebagai pembanding superior terhadap angkutan kota. Hasrat adalah mesin pendorong utama beroperasinya hantu komparasi ini. Disebabkan oleh faktor keterlebihdahuluannya dalam sejarah, bahan material dan bentuk angkutan kota menjadi semacam referensi alam bawah sadar bagi mobil dan motor milik pribadi; lebih kuat, lebih mengkilap, lebih mahal, lebih berkelas dan lebih lebih yang lain sebagai nilai bagi motor dan mobil milik pribadi seluruhnya dibangun sebagai jarak pembeda dari angkutan kota;

Kedua, angkutan kota milik bersama, setidaknya dinaiki dan dikendarai lalu digunakan secara bersama-sama oleh sebanyak mungkin orang sebagai pengguna yang

membutuhkan, namun motor dan mobil milik pribadi dirancang sebagai milik pribadi, sehingga hanya pemiliknya yang memiliki akses kepada entitas mekanik tersebut. Di sini, pembelahan antara dimensi publik dengan dimensi privat terpahat jelas; angkutan kota mewakili dimensi publik sedangkan mobil dan motor pribadi mewakili dimensi privat. Apa sebenarnya yang bisa kita baca dari pembelahan ini? Angkutan kota memestikan kita menyapa dan menerima wajah orang lain yang beragam, sementara mobil dan motor pribadi yang menjadi milik pribadi bisa dikontrol seberapa jauh, seberapa banyak, seberapa lama sang pemilik ingin berjumpa dengan orang lain. Pengendara dan pemilik motor dan mobil pribadi menikmati sejenis teritori eksklusif di atas/di dalam kendaraan pribadinya, sebuah teritori yang memungkinkannya mengalami dan memerankan dua kedirian yang berbeda namun berjalinkelindan secara bersamaan; wajah kedirian yang hadir secara lebih otentik sebab tidak ada tatapan orang lain yang mendisiplinkannya, sekaligus wajah kedirian yang hadir dalam *anxiety* (keresahan) disebabkan oleh rasa kesepian eksistensial sebab tidak hadirnya wajah orang lain untuk disapa, untuk ditegur, untuk bercermin;

Ketiga, sebagai konsekuensi dari poin kedua, hasrat dan logika pertumbuhan mendorong pengguna mobil dan motor pribadi untuk mengembangkan mode-mode aktorial dan ekspresi subjek yang beragam disebabkan oleh tersedianya medium bagi ekspresi tersebut, sehingga semakin hari angkutan kota semakin dianggap tidak mampu memfasilitasi kreasi dan ekspresi dari mode aktorial yang beragam, sehingga penyingkiran angkutan kota dari budaya transportasi urban semakin menemukan momentumnya. Mobil dan motor pribadi, apalagi yang *limited edition*, menghadirkan kesan/kode eksklusif bagi pemiliknya, sebuah kesan/kode yang tentu saja berasal dari luar subjek pemilik dan benda yang dimilikinya. Kesan/kode eksklusif tersebut berasal dari tatapan kagum bercampur iri-benci dari audiens, yang bisa berasal dari sesama pengguna/pemilik mobil dan motor pribadi atau pengguna angkutan umum atau pejalan kaki, bagian dari *citizen* Indonesia yang paling tidak bisa mengakses mobilitas berkendara sekaligus paling rentan terzalimi di jalan raya. Dengan ini, tampak bahwa pilihan, pilahan dan pembelahan antara angkutan kota sebagai ekspresi publik dalam melintasi ruang dengan mobil dan motor sebagai ekspresi privat dalam mengarungi ruang, merupakan ekspresi kelas sosial dan ekonomi.

Pada aras ini, yakni analisa kelas, kita bisa melangkah lebih dalam menuju pembacaan *pete'-pete'* sebagai medan politik ekonomi dengan jalan meminjam konsep

politik tubuh dari Michel Foucault.⁶ Politik tubuh merujuk kepada proses tubuh dipersepsi, diteliti, dicatat, dikelompokkan, dibentuk, didisiplinkan, dilabeli oleh relasi kuasa yang hadir dalam ruang sosial. Politik tubuh adalah medan persinggungan antara politik (kekuasaan), sosialitas (relasi manusia) dan ilmu pengetahuan (metode saintifik-ilmiah seperti kedokteran, psikologi forensik, antropologi ragawi, statistika dan etnografi) dengan kebertubuhan individu, di mana tubuh tidak lagi dipandang sebagai entitas sakral (kuil penyembahan kepada tuhan) melainkan sebagai benda, yang hadir dalam kebermulaan fisikawi, berproses dalam sejarah yang tidak sakral serta berakhir dalam wacana dan tekstualitas.

Politik tubuh, dari perspektif yang lain, merupakan mesin diskursus yang bergerak lincah ke sana kemari berburu sumber daya tunggal, yakni tubuh manusia untuk dikerkah dalam skema kepatuhan. Lebih jauh; politik tubuh adalah prasyarat bagi sekaligus konsekuensi dari beroperasinya seperangkat idealitas dan cara mengevaluasi idealitas tersebut dalam situasi sosial, baik pada level mikro maupun pada level makro.

Dengan politik tubuh maka populasi bisa dikuasai; bukan sekadar dalam pengertian mendominasi (membatasi pilihan-pilihan ekonomi dan sosial) objek politik tubuh, melainkan mengarahkan, membujuk, meneguhkan, memberi kisah/narasi, memberi asal sekaligus tujuan bagi populasi. Inilah pengertian dari metekuasai; menguasai dengan jalan mendefinisikan apa dan bagaimana kekuasaan itu mesti dipersepsi. Metakuasa bahkan menguasai cara yang dianggap valid untuk memvalidasi kekuasaan itu sendiri.

Politik tubuh mengambil contoh sebagai berikut; seseorang dengan tubuhnya dipersepsi (sebagai objek ilmu kedokteran ia dikenali sebagai si sakit, si sehat, si stres, si gila, si lepra, si bersih), diteliti (mengapa ia sakit, mengapa ia sehat, mengapa ia tidak kunjung sembuh), dicatat (dalam proses inilah, dan bukan dalam proses sebelum atau setelahnya, tubuh berhenti menjadi kuil sakral sebagaimana orang tua dulu memahaminya, melainkan menjadi benda seperti kursi atau mesin, hal ini disebabkan oleh dahsyatnya pencatatan dan kekuasaan yang menghidupi dan dihidupi oleh kekuasaan.

Dalam skema ini, pete'-pete' adalah aparatus kuasa yang hadir untuk memfasilitasi sekaligus meneguhkan politik tubuh. Pete'-pete' dirancang untuk menampung tubuh-tubuh yang memiliki dua status dalam ekosistem ekonomi sosial yang dibangun oleh kuasa;

⁶Lihat analisa politik tubuh Foucault dalam John Storey, *Cultural Studies and the Study of Popular Culture; Theories and methods*, Terj. Layli Rahmawati, *Cultural Studies dan Kajian Budaya Pop*, Bandung: Jalasutra, 2008, hal. 108-123.

penumpang reguler dan penumpang temporer. Kedua jenis penumpang ini hadir sebagai efek dari politik tubuh yang beroperasi pada level makro dan merepetisi diri pada level mikro, seperti pada *pete'-pete'*.

Penumpang temporer adalah penumpang *pete'-pete'* dengan status sementara, tidak tetap, sekejap hingga tiba saatnya sang penumpang meninggalkan *pete'-pete'* berganti motor pribadi, mobil pribadi, taksi, *bus way*, *monorel*, termasuk ke dalam tipe penumpang bibit adalah penumpang *pete'-pete'* yang bukan penumpang *pete'-pete'*, dengan kata lain, para penumpang yang menaiki, mengendarai dan memanfaatkan *pete'-pete'* sebagai pelarian dari rutinitas menatap yang tidak *mobile*, sebagai oase dari kehampaan perjumpaan dengan orang lain, sebagai kuil kontemplatif yang menyediakan ruang mirip ceruk yang di dalamnya segala persoalan eksistensial bisa direnungkan sembari memanjakan semua indera, sebagai *sanctorium* dari kesibukan karir yang menghimpit sebab *pete'-pete'* menyediakan ruang bagi tersedianya tatapan yang menghimpun hal ihwal di luar kalkulasi ekonomi dan kalkulasi karir.

Sebenarnya paragraf terakhir bisa menjadi bahan baku bagi resistensi *pete'-pete'* yang menolak takluk di hadapan logika efektivitas dan efisiensi pertumbuhan kapitalisme. Pada poin ini, *pete'-pete'* memampangkan dirinya sebagai limbah modernitas transportasi; berasal dari dalam sistem transportasi urban, menggerakkan sistem tersebut, dibuang oleh sistem dan akhirnya ditolak oleh sistem transportasi urban. Seperti semua limbah sistemik lainnya, status *pete'-pete'* bisa terbaca sebagai entitas dengan dua aras; *pertama*, sebagai limbah, *pete'-pete'* adalah entitas yang termarginalkan dalam diskursus transportasi Kota Makassar. Kehadirannya dibutuhkan sebagai *output* sistemik namun dalam saat yang bersamaan kediriannya disudutkan, dievaluasi secara sinis, didisiplinkan tanpa bujukan dan akhirnya dibiarkan punah (*fade away*) dengan sengaja oleh kekuasaan, baik kekuasaan politik maupun kekuasaan diskursif; *kedua*, sebagai limbah, *pete'-pete'* adalah entitas kritis bagi sistem transportasi urban Kota Makassar; *pete'-pete'* mengejek sistem dengan cara (1) terus menerus memampangkan dirinya sebagai jejak sistem yang tidak efektif dan efisien, dengan cara ini *pete'-pete'* mengoperasikan sikap sarkas yang ironis bahwa kediriannya adalah bukti kasat mata betapa mekanika dan dinamika transportasi Kota Makassar jauh dari apa yang dihasratkan oleh sistem, (2) terus menerus memampangkan dirinya sebagai oase, *asylum*, mihrab, kuil, gua di tengah-tengah kepungan hasrat pertumbuhan kapitalisme, logika efektivitas dan efisiensi modernitas, banalitas dan skeptisisme

kebudayaan yang dibangun di atas reduksi empirisme/positivisme. Di titik ini, *pete'-pete'* menggoda audiensnya yakni penumpangnya untuk naik dan menikmati seperti pengalaman *primer*, yakni pengalaman yang belum atau mengelak untuk dijadikan objek fetisisme/komodifikasi kapitalistik, sebab *pete'-pete'* menawarkan pengalaman berbasis wajah manusia, sebuah entitas yang sanggup melampaui dirinya sendiri, dan karenanya selalu menolak definisi yang baku, sesuatu yang menjadi syarat penting agar fetisisme/komodifikasi kapitalistik bisa diminimalisir.

Pada sisi yang lain, penumpang reguler adalah penumpang yang tidak memilih *pete'-pete'* sebagai kendaraan/sarananya melintasi ruang publik Kota Makassar melainkan *pete'-pete'*lah yang memilihnya sebagai tujuan keberadaan (*raison de etre*). Penumpang reguler tidak sanggup memilih moda transportasi selain *pete'-pete'* dikarenakan beberapa alasan, seperti (1) *alasan ekonomi*, penumpang reguler menilai bahwa akan lebih hemat jika naik *pete'-pete'* ke tempat tujuan dari pada naik taksi atau becak motor (*bentor*), (2) *alasan keamanan*, dibandingkan naik motor pribadi atau *bentor*, lebih aman memanfaatkan *pete'-pete'* untuk berpindah titik koordinat dalam Kota Makassar, (3) *alasan gender dan usia*, perempuan dan anak-anak kecil serta remaja yang belum diizinkan oleh negara untuk mengendarai sendiri sebuah kendaraan serta warga negara lanjut usia yang tidak lagi memiliki kecakapan koordinasi tubuh yang memadai merupakan segmen terbesar penumpang *pete'-pete'*. Ibu-ibu paruh baya, mahasiswi, pekerja kantor perempuan, anak-anak sekolah, para manula yang masih sanggup berpergian memanfaatkan *pete'-pete'* untuk sampai ke tempat tujuan di dalam Kota Makassar.

Ada realitas linguistik yang berakar dalam psikososial *citizen* Makassar di mana ekspresi bahasa “*masa` cowo` naik pete'-pete`?!*” menggambarkan hubungan erat antara perempuan dengan *pete'-pete'*, serta jarak psikologis yang menganga antara maskulinitas lelaki dengan *pete'-pete'*. Hal ini mungkin dipicu oleh dua hal; *pertama*, perempuan butuh bersama-sama dengan subjek lain ketika melintasi ruang. Hal ini berakar secara genetik dalam kesadaran feminin yang penuh cinta, merawat orang lain, sanggup menerima pemberian orang lain dengan penuh rasa syukur. Subjek feminin ini, yang bergantung kepada kedekatan dengan orang lain (baik sebagai yang mendekati maupun sebagai yang didekati), ketika berada dalam kondisi keluar dari zona aman (rumah dan keluarga di dalamnya) menuju jalan raya yang asing, akan nyaman jika bisa bersama orang lain dalam perjalanan tersebut.

Namun pembacaan seperti di atas hanya separuh cerita, sebab ada kalanya *pete'-pete'* lah yang memilih penumpangnya dan bukan sebaliknya. Hal ini tidak berarti bahwa *pete'-pete'* tiba-tiba berubah dari entitas mekanik menjadi entitas biologis sebab hal ini mustahil. Apa yang hendak diutarakan adalah hadirnya *pete'-pete'* sebagai realitas sosial, yakni entitas yang tertanam dalam realitas interaksional dalam ruang pertemuan penuh makna yang mustahil terselenggara jika hanya ada satu aktor tunggal yang mengendalikan situasi. Inilah yang dimaksud realitas sosial. Dan *pete'-pete'* adalah konstituen aktif dalam memfasilitasi, mengevaluasi, menunda dan memperpanjang interaksi sosial tersebut. Dengan ini sah ada untuk menganggap bahwa *pete'-pete'* adalah aktor sosial yang aktif mengendalikan situasi sosial dengan jalan menghadirkan dirinya sebagai pilihan bagi calon penumpang regulernya untuk melintasi ruang Kota Makassar, dan dengan demikian *pete'-pete'* pun memilih penumpangnya, sebab, ditegaskan sekali lagi, realitas sosial adalah realitas dialogis multi arah; jika *pete'-pete'* (situasi genealogisnya dan supirnya) tidak hadir maka penumpang reguler tidak akan sanggup mempersepsi diri mereka sebagai penumpang, yakni obyek yang diangkut/dipindahkan/dibawa (singkatnya difasifikasi) dari satu titik/situasi menuju titik/situasi lain yang dimungkinkan oleh kedirian/subjektivitas *pete'-pete'*.

Asumsi dari paragraf terakhir di atas, bahwa *pete'-pete'* adalah sebetuk subjeksi dan model aktorial spesifik yang bisa dipersepsi dalam ruang sosial, merupakan bahan baku bagi ide utama teks ini, yakni menghadirkan penjelasan yang komprehensif tentang prasyarat dan situasi *pete'-pete'* sebagai konstituen ruang publik yang sehat dan berkeadilan di Kota Makassar. Hal ini akan dicapai melalui pembacaan tentang apa dan bagaimana manusia *pete'-pete'* tersebut, manusia yang eksistensi sosialnya terbenam dalam diskursus *pete'-pete'* dan konekuensinya dalam aras hidup bersama yang lazim disebut ruang publik, ditambah penjelasan semiotik tentang penampakan (*apparentness*) dan kebertubuhan (*body*) *pete'-pete'*, dua hal yang memungkinkan *pete'-pete'* menjadi konstitusi ruang publik Kota Makassar.

IV. Supir Pete'-Pete' Dan Kegelisahan Kuasa Simboliknya

Frase "hanya Tuhan dan supir *pete'-pete'* yang tahu kapan *pete'-pete'* akan berhenti" menandai sebuah subjektivitas dan model keaktoran yang bebal, tanpa aturan, terburu-buru serta sangat berkuasa, setidaknya dari perspektif sesama pengguna jalan raya

di Kota Makassar. Supir *pete'-pete'* merupakan *citizen* Makassar yang sah, meski dalam kontroversinya yang terkenal; jalan raya di Kota Makassar adalah rumah kedua setelah rumah keluarga (supir *pete'-pete'* dihidupi sekaligus menghidupi jalan raya) yang karenanya kadang dimaknai oleh sang supir sebagai rumah yang bisa (atau diharapkan bisa) mentoleransi aksi-aksi pelanggaran hukumnya.

State of exception dari Giorgio Agamben bisa diharapkan untuk menjelaskan mengapa supir *pete'-pete'* bertindak terburu-buru di atas jalan raya Kota Makassar.⁷ Dalam situasi normal dan keseharian, setiap masyarakat dan ranah kepublikan mengamini sejenis kesepakatan minimum tentang apa yang ada, apa yang baik, apa yang benar, apa yang indah dan bagaimana cara agar kebenaran, kebaikan dan keindahan tetap hadir dan tidak hilang di tengah-tengah kebersamaan. Setiap masyarakat tidak lepas dari hukum ini, dan kepercayaan (*trust*) adalah inti yang menjadi asas (*vital core*) dari keadaan normal tersebut. Namun, setiap masyarakat dan ranah kepublikan juga mengenal kondisi di mana apa yang dianggap normal ditunda, *dipause*, diselingi dengan tindakan yang berasal dari *tate of exception* alias kondisi pengecualian. Pengecualian dari apa? Pengecualian dari normalitas sehari-hari.

State of exception merujuk kepada kondisi yang memungkinkan ditundanya, dibengkokkannya, dilanggarnya definisi kemanusiaan dan prasyarat yang memungkinkan definisi tersebut hadir dan beroperasi dalam ruang sosial yang normal, yang di mana selama penundaan dan pembengkokan tersebut hadir situasi dan kondisi pengecualian, sebuah situasi dan kondisi yang dengan sendirinya akan diisi oleh tiga tipe tindakan, yakni (1) anarki, sebab *state of exception* telah hadir dan menyelingi otoritas politik, ekonomi dan sosial yang lazim dipahami sebagai sumber sekaligus pelindung *trust*. *State of exception* menunda *trust* sehingga saling percaya antar individu goyah sehingga gampang hadir ketakutan dan kecemasan, dua hal yang menjadi syarat anarki. Kerusuhan Mei 1998 merupakan contoh yang konkret tentang hal ini;

(2) Totalitarianisme dan otoritarianisme, sebab *state of exception* menganggap demokrasi adalah menopause politik, demokrasi tidak sanggup lagi menginspirasi publik tentang hal-hal besar yang menggugah, malah demokrasi terbenam sepenuhnya ke dalam urusan birokratik yang koruptif, kenegaraan yang seremonial, kepublikan yang jadi tontonan dalam simulasi politik yang dirangsang terus oleh media. Kegamangan dan

⁷Tom Frost (Ed), *Giorgio Agamben: Legal, Political and Philosophical Perspectives*, London; Routledge, 2014, hal. 119 dan seterusnya.

kegagalan demokrasi inilah yang diinterupsi oleh *state of exception* dalam bentuk instalasi keaktoran politik nondemokratik yakni otoritarianisme dan totalitarianisme. Dalam segi permukaan/penampilan politik, otoritarianisme dan totalitarianisme sanggup menghidupkan imaji politik platonisme dalam bentuk pembebasan ablolot dari ketidakadilan yang membelenggu. Pada titik ini demokrasi sebagai prosedur substansial untuk membicarakan dan menemukan kebaikan bersama (*common good*) ditunda oleh hadirnya satu individu super karismatik dengan mesin politik yang mengancam dan tidak puas terhadap kondisi demokratis. Soeharto dan rezim politik orde barunya bisa dipajang sebagai eksemplar dari *state of exception* tipe ini;

Dan yang terakhir (3) kewajaran-yang-disinisi, sebab *state of exception* dalam operasinya menunda kewajaran keseharian pada akhirnya menjadi kewajaran baru yang disikapi secara sinis oleh aktor lain yang tidak menyepakatinya. *State of exception* tipe ini, berbeda dengan kedua tipe *state of exception* sebelumnya, hanya bisa hadir dalam tatanan masyarakat yang dimediasi oleh informasi secara radikal dalam menyelenggarakan *trust*-nya. Dalam masyarakat biasa, *trust* diinisiasi, didistribusikan dan dievaluasi dalam interaksi sosial yang bahan bakunya adalah saling menatap antar satu anggota masyarakat dengan anggota masyarakat yang lain, namun dalam masyarakat yang menyandarkan *trust*-nya kepada lalu lintas informasi maka tatap muka menduduki posisi minor dihadapan konstalasi informasi.

Masyarakat tipe ini tidak hanya gampang memperoleh akses kepada satu informasi, namun juga dihidupi dan menghidupi informasi itu sendiri. Emas bening adalah nama bagi informasi di mata masyarakat tipe ini. Tanpa informasi maka lalu lintas kapital akan macet, sesuatu yang dianggap sangat merugikan. Bahkan, informasi telah menjelma kapital yang diperjualbelikan dan dikomodifikasi. Dalam masyarakat seperti ini, definisi tentang apa yang normal dan tidak normal sangat cair, tergantung kepada relasi kuasa yang mengevaluasi forma-forma informasi yang sedang bekerja. Sehingga, begitu satu forma normalitas hadir dan dipersepsi sebagai manifestasi *trust*, dengan segera hadir normalitas lain yang menginterupsi dan membengikikan normalitas sebelumnya.

Di sini, *state of exception* bukanlah keterputusan yang radikal dari situasi normal melainkan sebetuk agen kontestasi bagi normalitas. Nah, jika demikian *state of exception* tipe ini bisa dipahami sebagai kewajaran yang disinisi oleh normalitas yang ditunda dan dibengkokkannya hingga *state of exception* juga ditunda oleh *state of exception* yang lebih

baru atau tepatnya lebih seksi dalam formasi informasinya. Contoh bagi *state of exception* ini adalah kawasan Genting Island di Malaysia.

Dari penjelasan tentang *state of exception* ini, kita bisa dengan hati-hati mengetengahkan bahwa supir *pete'-pete'* menyandarkan tindakan supra hukumnya kepada *state of exception* tipe ketiga, yakni *state of exception* yang tidak ingin mengambil jarak radikal dari situasi normal sehari-hari, namun meminta untuk dipahami, meminta untuk dibiarkan, meminta untuk ditoleransi, meminta untuk diakui keberadaannya meski sang pendaku yakni pengguna jalan raya yang lain serta otoritas yang menertibkan jalan raya Kota Makassar sinis kepada sang supir *pete'-pete'*.

Kita bisa memahami kondisi dibiarkan-namun-disinisi ini yang melingkupi supir *pete'-pete'* dengan jalan memahami formasi ekonomi dan formasi sosial sang supir. Sebuah penjelasan diketemukan menyatakan hal berikut;

“...Pete-pete berupa mobil penumpang ber-merk Suzuki atau Mitshubishi yang sudah dirubah fungsi seperti umumnya angkot di kota-kota lain di Indonesia. di Makassar, pete-pete diseragamkan dengan warna biru langit dan di bagian body diberi strip yang warnanya berbeda-beda sesuai dengan trayek pete-pete yang bersangkutan.

Pete-pete adalah tulang punggung utama transportasi penduduk kota Makassar dan Sulawesi Selatan. Bus kota hanya melayani satu jalur, itupun dengan kondisi yang kurang nyaman. Beberapa tahun lalu jalur bus kota masih ada 3 buah, tapi pengaruh “kekuatan” pete-pete tampaknya sangat kuat sehingga bus kota kemudian tergusur dan hanya menyisakan satu jalur saja.

Menurut data Jaringan Pekerja Penataan Transportasi Perkotaan (JKPT), jumlah pete-pete di Makassar sebanyak 5.111 unit yang melayani 13 rute. Dengan rata-rata penumpang 514 ribu perhari jumlah pete-pete seharusnya hanya sekitar 4000-an unit. Rasio antara pete-pete dan penumpang yang tidak berimbang ini membuat persaingan antara pete-pete menjadi sangat ketat. Sangat jarang kita temui pete-pete yang penuh oleh penumpang, kecuali pada beberapa jalur khusus...”.⁸

⁸Lihat artikel dalam [www. DaengGassing.blogspot.com/Pete-Pete](http://www.DaengGassing.blogspot.com/Pete-Pete); Si Biru yang menguasai Makassar. Diakses pada media Agustus 2014.

Dari paparan di atas dijumpailah alasan mengapa supir *pete'-pete'* sangat terburu-buru menyusuri jalan raya Kota Makassar sehingga *serempet sana serempet sini*, *klakson* ini *klakson* itu, *nyalib* ke sini *nyalib* ke sana, berhenti mendadak, menaikkan dan menurunkan penumpang seenaknya, membentuk simpul-simpul kaki lima untuk istirahat atau berbelanja dan lain sebagainya, ditempuh dan dijalani oleh supir *pete'-pete'* dikarenakan adanya distribusi aset yang tidak merata, sesuatu yang dianggap Max Weber sebagai penyebab utama setiap konflik. Aset di sini apa lagi kalau bukan penumpang.

Penumpang yang tidak terdistribusi disebabkan oleh (1) tidak rasionalnya antara jumlah *pete'-pete'* dengan jumlah penumpang, (2) tergusurnya fungsi *pete'-pete'* oleh motor pribadi yang begitu gampang dimiliki, cukup dengan *down payment* sebesar Rp.500.000. dari kedua penyebab ini, tampak jelas bahwa *pete'-pete'* adalah identitas marginal dalam konstalasi transportasi Kota Makassar. *Pete'-pete'* dianggap ada namun status keberadaannya disinisi sebagai entitas yang ada-untuk-(di)punah(kan).

Dalam konteks seperti inilah pembacaan kita mesti diarahkan untuk memahami kegelisahan kuasa simbolik supir *pete'-pete'*. Dikatakan supir *pete'-pete'* memiliki kuasa simbolik sebab posisinya sebagai subjek di belakang kemudi setir *pete'-pete'* memberinya kekuasaan untuk (1) menelusuri dengan sah jalan raya Kota Makassar dalam sebuah mobil yang bisa disalahgunakan, entah sebagai peluru berjalan yang bisa menabrak pengguna jalan lain atau sebagai panggung bagi tindakan-tindakan kriminal, (2) memindahkan/mengangkut penumpang, tumbuhan, hewan dan barang dari satu titik di Kota Makassar menuju titik lain dalam Kota Coto, (3) memilih atau tidak memilih untuk memindahkan/mengangkut calon penumpang beserta barangnya.

Ketiga formasi kekuasaan ini, meskipun bersifat sangat simbolik sebab sifat kekuasaannya sangat dialogis (supir *pete'-pete'* hanya berkuasa kepada penumpangnya secara temporer, itupun setelah penumpang tersebut bersedia menggunakan jasanya, ditambah lagi setiap penumpang mampu mengeluarkan diri dari lingkaran kuasa sang supir dengan jalan turun dari *pete'-pete'*) dan berkarakter bujukan (kekuasaan supir *pete'-pete'* atas penumpangnya bersifat transaksional dan dicapai dengan penuh bujukan dengan jalan supir memampangkan penampakan dan tubuh *pete'-pete'*nya semenarik mungkin sehingga perhatian calon penumpang bisa dipikat), membuat supir *pete'-pete'* memiliki posisi tawar yang sah sebagai agen dalam ruang publik di Kota Makassar.

V. Penumpang Pete'-Pete' Dan Modal Kepublikannya

Sebelum membahas tentang penumpang pete'-pete' dan bentuk-bentuk interaksi sosial yang dimungkinkan olehnya, ada baiknya kita membandingkan kondisi dan situasi sosial pete'-pete' dengan kondisi dan situasi sosial lift (tangga berjalan vertikal otomatis yang memungkinkan kehadiran gedung pencakar langit). Perbandingan ini penting sebagai pintu masuk bernilai strategis guna memahami bagaimana pete'-pete' memfasilitasi sekaligus mengevaluasi interaksi sosial, sesuatu yang menjadi fondasi bagi ruang publik di Kota Makassar.

Lift memiliki sejumlah persamaan dan perbedaan dengan pete'-pete'. Lift, seperti halnya pete'-pete', adalah sebetulnya realitas mekanik yang dirancang secara saksama sebagai alat transportasi. Lift, juga pete'-pete', merupakan alat transportasi yang memampangkan lubang pada lambungnya sebagai ruang yang bisa ditempati oleh manusia, hewan, tumbuhan dan barang. Lift, tidak seperti pete'-pete', dirancang sebagai moda transportasi vertikal yang lazim dioperasikan pada gedung-gedung pencakar langit agar penghuni, pengunjung dan penikmat gedung tadi bisa menghemat energi dan waktu mendaki menuju ketinggian. Lift dirancang untuk mengantisipasi tangga meski sifat antisipasi tersebut cenderung tidak konfrontatif sebab tangga tidak akan pernah terganti sepenuhnya.

Perbedaan fundamental antara lift dengan pete'-pete' terletak pada nilai muatannya; pada lift, muatannya bersifat informasional sepenuhnya sehingga pengguna lift sangat pasif. Begitu pengguna lift menekan tombol seketika itu pula sistem otomatis mengambil alih seluruh kendali sehingga pengguna lift diubah statusnya dari manusia/hewan/tumbuhan/barang menjadi informasi; informasi tentang berat dan bobot pengguna, informasi tentang lantai tujuan, informasi tentang situasi darurat yang mungkin muncul dalam perjalanan. Di dalam lift, tidak ada manusia, yang ada hanya informasi, yang bergerak dalam sistem mekanika, yang dikirim dari titik lantai tertentu menuju titik lantai yang lain.

Pasifikasi dan pasivitas inilah yang menjadikan lift benar-benar sebuah ruang mikro sosial dengan ciri yang sangat tipikal; ketika pengguna pertama masuk maka ia akan berdiri di dekat panel tombol, pengguna kedua akan berdiri secara diagonal di belakang, pengguna

ketiga akan berdiri bersisian dari ujung ke ujung dengan pengguna kedua, sementara pengguna keempat akan berdiri bersisian dari ujung ke ujung dengan pengguna pertama. Pengguna selanjutnya dipaksa untuk mengikuti geografi dan perilaku arsitektur ini hingga bobot maksimum daya tampung lift tercapai. Lift lalu beranjak naik atau turun; selama durasi perjalanan tersebut, semua pengguna lift, hampir tanpa kecuali, menghadapkan wajahnya ke depan, laksana sedang menonton pertandingan bola atau karnaval *marchingband*. Kaku, berjarak dalam keterhimpitan serta tunduk kepada norma kesopanan untuk tidak berbicara atau buang angin dalam ruangan sempit yang dipenuhi orang asing, sangat mewarnai corak dan karakter lift sebagai ruang sosial.

Nilai dan karakter sosialitas *pete`-pete`* terletak pada sisi yang relatif berbeda secara radikal dengan nilai dan karakter sosialitas lift. *Pete`-pete`* menawarkan narasi sosialitas yang lebih hangat; supir yang terkadang enak diajak berbicara, konfigurasi dan arsitektur kursi *pete`-pete`* yang memungkinkan saling tatap dan menukar kata sebab dirancang agar penumpang bisa duduk bersisian dan berhadap-hadapan, serta yang paling berbeda dengan lift, penumpang *pete`-pete`* duduk, tidak berdiri, sehingga rasa nyaman sebagai subjek yang memandang sekaligus rasa gentar sebagai obyek yang ditatap bercampur menjadi satu.

Lebih jauh; durasi menaiki lift relatif lebih singkat dibandingkan durasi mengendarai *pete`-pete`*. Ini berefek besar kepada situasi dan kondisi sosialitas pada lift dan *pete-pete`*; rasa canggung dan asing lebih mampu ditanggung oleh pengguna lift sebab rasa asing yang mendekati rasa tersiksa tersebut hanya sebentar hadirnya. Sementara penumpang *pete`-pete`* yang menghabiskan lebih banyak waktu bersama supir dan penumpang lain dibujuk untuk mengembangkan kemampuan untuk betah duduk bersama subjek lain dalam waktu lama. Modal utama kemampuan ini bukan sekadar internalisasi norma dan moral kesopanan standar yang berlaku sehari-hari, melainkan kemampuan untuk menggabungkan antara rasa penasaran yang ramah dan penarikan diri, antara memampangkan keakraban dan membangun jarak keasingan, antara rasa terlibat dan rasa solider.

Pada titik inilah, penting kiranya untuk menganalisa karakter dan situasi sosialitas *pete`-pete`* dengan meminjam konsep dramaturgi dari Erving Goffman.⁹ Goffman merintis kajian sosiologis dengan inti argumen sebagai berikut; dunia sosial yang dibangun di atas fondasi interaksi sosial antara satu aktor sosial dengan aktor sosial lainnya ibarat panggung drama. Setiap individu memainkan setidaknya dua wajah, dua peran, dua lakon, yakni peran

⁹Lihat ulasan tentang Erving Goffman dalam George Ritzer dan Douglas J. Goodman, *Teori Sosiologi Modern*, (Jakarta: Kencana, 2005), h. 93-4

otentik dirinya dan peran sosial yang ia perankan di ruang publik. Peran otentik dilakoni di panggung belakang (*back stage*) sedangkan peran sosial dilakoni di panggung depan (*front stage*). Antara *front stage* dan *back stage* terdapat tirai pembatas tipis yang bisa diulur ke depan atau bisa ditarik ke belakang.

Front stage adalah aras di mana individu memainkan dirinya sebagai bagian dari dunia sosial atau ruang publik. Di sini, individu menyadari bahwa kediriannya membutuhkan dan dibutuhkan oleh lingkungannya. Seluruh pilihan tindakannya ditentukan oleh naskah milik bersama yang lazim disebut sebagai norma sosial, aturan sosial, kesepakatan sosial, tabu sosial, adat istiadat, tradisi, kebiasaan dan lain sebagainya. Pada *frontstage* inilah individu menyadari betul kehadiran masyarakat sebagai entitas yang nyata; masyarakat membujuk, merayu, mendisiplinkan, menghukum individu. Individu tersebut kemudian mengembangkan kemampuan adaptasi, toleransi, transaksi dan negosiasi kepada masyarakatnya. Nilai dan perihal primer akan dipegang dan diperjuangkan oleh individu tersebut apa pun naskah yang ada di tengah-tengah masyarakat, sedangkan nilai dan perihal sekunder akan dibiarkan oleh individu tersebut sebagai ranah negosiasi dengan masyarakat.

Back stage, secara beriringan, adalah aras individu memainkan dirinya sebagai dirinya sendiri tanpa kemestian untuk mematuhi norma-norma masyarakat tertentu. Inilah ruang privat; *back stage* adalah momen ketika individu sendirian di kamar mandi, di dalam kamar dalam rumah, atau di tempat-tempat di mana ia hanya bersama dirinya sendiri. Pada aras ini, individu bisa dibilang sebagai entitas yang berburu otentifikasi; ia bisa makan sambil bersendawa keras-keras, bernyanyi dengan suara keras, buang angin bahkan melakukan hal-hal yang di mata publik tidak layak bahkan melanggar.

Ada satu hal yang mesti diperhatikan; nilai dan bentuk-bentuk manifestasi otentisitas individu pada akhirnya disediakan atau dirangsang keberadaannya oleh masyarakat. Individu otentik dibujuk dan atau dipaksa oleh masyarakat untuk mundur ke *backstage* hingga tindakan-tindakannya yang tidak lazim bisa diterima oleh masyarakat sehingga ketidaklaziman tersebut perlahan-lahan menjadi kelaziman baru yang mengubah masyarakat secara keseluruhan pada level *front stage*. Siklus ini pun terus berulang, sehingga posisi pembacaan yang mengperhadapkan antara individu dan masyarakat merupakan perspektif yang tidak utuh dan cenderung menyederhanakan persoalan.

Antara *front stage* dengan *back stage* terdapat batas tipis nan elastis yang Goffman sebut sebagai *layer* atau tirai pembatas. Bagi individu, tirai ini adalah tembok pembatas yang mengamankan individu dari ketelanjangan di hadapan tatapan dunia sosial sekaligus mengamankan masyarakat dari hasrat personal destruktif individu, di samping juga tirai ini adalah jendela yang memungkinkan terjadinya interaksi antara *front stage* dan *back stage*.

Layer atau tirai pembatas antara *back stage* dan *front stage* ini bisa dikenali sebagai medan lalu lintas bagi persona yang lalu lalang dari dan menuju *front stage* dan *back stage* setiap individu. Persona adalah bentuk-bentuk kepribadian atau ranah referensi atau lumbung makna yang berisi simulasi dari pilihan-pilihan tindakan yang bisa dilakukan oleh individu. Persona yang dipilih oleh individu merupakan persona yang paling berhasil malang melintang antara *front stage* dan *back stage* sehingga persona tersebut menjadi mentalitas (*mentality*). Dari sini terpahami bahwa setiap individu merupakan residu dari dialog dinamis antara dorongan internal *back stage* dengan stimulus eksternal *front stage*.

Individu yang sehat adalah individu yang mampu menyerap anasir-anasir yang menyinggung yang berasal dari *front stage* agar *back stage*nya bisa lebih kaya referensi bagi pilihan-pilihan tindakan personal di masa depan. Begitu pula dengan masyarakat yang sehat adalah masyarakat yang mampu mengorganisir hasrat *back stages* milik individu-individunya agar kreatifitas kepublikannya sebagai masyarakat bisa hadir dan menjawab tantangan zaman yang semakin kompleks.

Dengan ini kita bisa melenggang dengan aman untuk menyatakan bahwa *pete`-pete`* adalah *front stage* tunggal yang diisi dan disesaki oleh *front stages* supir dan para penumpang. Dengan hadirnya komposisi ini, maka situasi sosial yang tercipta di atas/di dalam *pete`-pete`* menjadi sangat intens. Ada banyak kemungkinan situasi yang bisa muncul dari intensitas perjumpaan antar *front stage* ini, dua situasi yang jamak adalah (1) individu membekukan lalu lintas persona yang melaju bolak balik antara *frontstage* dengan *backstage* sehingga di atas *pete`-pete`* setiap individu dipaksa untuk memainkan *role play* sesuai apa yang dikehendaki oleh masyarakat tanpa mempertimbangkan kenyamanan dan otentisitas dirinya, (2) individu melebarkan *back stage*nya sehingga ia memainkan peran negosiasi dengan individu lain di atas *pete`-pete`* agar norma dan normalitas masyarakat bisa ditunda atau dibengkokkan sesaat.

VI. Pete`-Pete` Sebagai Ruang Sosial Mikro

Sebuah ruang disebut sebagai ruang sosial jika terdapat di dalamnya lebih dari satu individu dan ada interaksi di antara mereka. Defenisi formal seperti ini mensyaratkan hadirnya secara fisik minimal dua individu berkesadaran yang dengan sengaja menciptakan/membangun interaksi. Dengan demikian, seseorang yang sedang sendirian di kamar mandi tidak sedang berada dalam ruang sosial.

Namun defenisi formal bukanlah satu-satunya defenisi yang diterima tentang ruang sosial. Terdapat pula definisi substansial yang mensyaratkan interaksi sosial, dengan atau tanpa tatap muka langsung antara dua atau lebih individu. Interaksi sosial bisa dibangun secara simbolik dan bersifat simulatif, sehingga, misalnya, seseorang yang sedang sendirian mandi di kamar mandi sedang berada di dalam ruang sosial, sebab selain dirinya, ia sedang membangun interaksi sosial dengan Unilever (korporasi raksasa internasional yang memproduksi hampir semua merek sabun, shampo, pasta gigi yang dikonsumsi secara massal di tanah air), PADM (badan otoritas negara penyedia jasa air bersih), PLN (badan otoritas negara penyedia jasa listrik). Tanpa kehadiran Unilever, PDAM, PLN maka individu tadi hampir mustahil mampu melaksanakan ritual bernama mandi. Dengan demikian, interaksi sosiallah yang menjadi ciri ruang sosial.

Perkembangan teknologi informasi kontemporer bahkan menawarkan beragam pengalaman yang memiliki derajat tertentu sebagai pengalaman sosial, meskipun yang terlibat dalam pengalaman tersebut hanya satu individu konkret, selebihnya difasilitasi oleh mesin komputasi canggih; seseorang bisa merasakan pengalaman makan sushi di sebuah warung khas Jepang bersama orang Jepang tanpa perlu benar-benar ke Jepang, atau seseorang bisa merasakan pengalaman naik haji bersama ratusan ribu jamaah haji lainnya tanpa perlu benar-benar ke Mekah. Kedua pengalaman ini bisa direngkuh oleh individu dengan fasilitas mesin sensorik terkoneksi internet yang dipasang pada mata, telinga, tangan dan kaki sehingga menghadirkan pengalaman *quasi*-nyata dengan derajat sosialitas yang sangat intens.

Paragraf terakhir memiliki konsekuensi sosial yang radikal; individu semakin sanggup berkembang tanpa kebutuhan mendesak kepada individu lain. Meski hal ini memiliki konsekuensi negatif yang tidak sedikit seperti autisme sosial dan rasa kesepian yang akut, kenyataan bahwa individu semakin terbenam dalam bentuk-bentuk baru realitas sosial tidak bisa dipungkiri. Pada titik ini, definisi formal maupun definisi substansial semakin mengabur sebagai jangkar konseptual yang memadai dalam menjelaskan inti realitas sosial.

Pada titik persimpangan inilah konsep ritual Durkheimian bisa ditengok kembali sebagai konsep yang meski telah berumur tua namun jika bisa dimaknai ulang bisa menjelaskan inti realitas sosial yang sebenarnya. Ritual, seperti shalat berjamaah, menyiram bunga, mengantar anak ke sekolah, menarik uang tunai di mesin ATM, meminum kopi di café, menonton acara sepakbola tengah malam, atau membacakan cerita dongeng buat anak bukanlah sekadar tindakan berulang yang dilakukan untuk menandai sepotong ruang dan selintas waktu, melainkan ranah perjumpaan antara individu dengan masyarakat, antara suprastruktur sosial dengan infrastruktur sosial, antara aras makro sosial dengan mikro sosial. Dalam ritual individu disahkan status keanggotaannya sebagai bagian dari masyarakat. Pada ritual pula suprastruktur sosial yang anonim dan abstrak menemukan momentum konkretnya sekaligus juga dalam ritual infrastruktur sosial yang konkret dirangkul ke dalam pemahaman dan kerangka sistem sosial yang rasional dan karenanya memiliki arti.

Elemen kunci yang mesti ada dalam ritual adalah tersedianya ruang fisik yang bagaimanapun kecilnya menyediakan kemungkinan arsitektur perilaku yang berulang, lagi dan lagi, bagi individu. Ruang merupakan panggung bagi pelaksanaan ritual. Baik ia ruang bergerak atau ruang statis, tanpa ruang ritual akan kehabisan momentumnya.

Di titik inilah kita bisa mulai menjelaskan kemungkinan pembacaan *pete'-pete'* sebagai ritual Durkheimian.¹⁰ Manusia *pete'-pete'* adalah manusia ritual. Individu supir dan penumpang yang menaiki/mengendarai/menikmati *pete'-pete'* menyadari bahwa tindakannya memiliki bobot ritualistik tingkat tinggi; hal ini bukan sekadar karena forma tindakan supir dan penumpang yang berulang (sang supir mulai ritualnya dengan memanaskan mesin dan mencuci/membersihkan bagian lambung *pete'-pete'*nya, lalu ia mengendarai *pete'-pete'*nya menuju lajur jalur yang telah ditetapkan oleh otoritas transportasi kota Makassar. Jika ia melihat isyarat dari penumpang yang bermaksud menaiki *pete'-pete'*nya maka ia akan menepi, berhenti, membiarkan sang penumpang menaiki *pete'-pete'*nya melalui pintu samping menuju lambung *pete'-pete'* atau melalui pintu depan bagian kiri untuk duduk di bangku depan dekat dengan dirinya. Ia kemudian melaju lagi setelah memastikan sang penumpang telah duduk nyaman sembari memastikan jalur telah aman dari kendaraan lain atau dari penyeberang. Kemudian ia akan menepikan *pete'-pete'*nya setelah mendengar teriakan “kiri!!” dari sang penumpang. Ia menghentikan

¹⁰Lihat George Ritzer dan Douglas J. Goodman, *Teori Sosiologi Modern*, (Jakarta: Kencana, 2005), h.23-9

pete'-pete'-nya dan lalu menerima uang Rp.4000 dari penumpangnya sebagai tarif jasa, lalu melaju lagi. Penumpang, pada sisi yang beriringan, juga memiliki ritual tertentu ketika menggunakan/menikmati pete'-pete'. Pertama ia akan berdiri di pinggir jalan sambil mengacungkan tangan [bukan jempol!], jika isyaratnya diterima maka ia akan menaiki Si Biru melalui pintu samping atau pintu depan sebelah kiri. Jika ia menaiki pintu depan sebelah kiri maka sang penumpang akan duduk bersisian dengan sang supir. Jika ia menaiki pete'-pete' dari pintu samping menuju lambung pete'-pete' maka seketika itu pula ia akan dibenamkan ke dalam ruang sosial mikro di mana ia akan bertemu, saling menatap dengan sesama penumpang. Pada momen ini ada banyak cerita yang bisa muncul. Kemudian, jika ia melihat bahwa 40 meter ke depan destinasinya telah sampai maka sang penumpang akan berteriak "kiri!!" lalu turun dan membayar Rp.5000 kepada sang supir setelah sebelumnya pete'-pete' telah berhenti sempurna), melainkan karena pete'-pete' menyediakan ruang sosial yang sanggup menginstalasi realitas sosial spesifik, yakni realitas sosial mikro khas pete'-pete', sesuatu yang telah dan akan terus menjadi panggung perayaan kekitaan sebagian citizen Makassar.

Telah pernah dijelaskan bahwa ruang publik yang dibangun oleh pete'-pete' adalah *front stages* yang intens sebab di atas/di dalam pete'-pete' hadir perjumpaan sementara antar warga dengan segala keresahan, kepenatan, harapan dan suka cita yang masing-masing dibawa oleh individu dari titik naik menuju titik turun dari pete'-pete'. Ketika seorang penumpang menaiki/menikmati pete'-pete' maka beragam kemungkinan kontak dan interaksi sosial mikro bisa terbangun; ketika seseorang menaiki pete'-pete' lazimnya ia akan disergap oleh perasaan canggung karena diawasi/dinilai oleh penumpang lain yang lebih dahulu naik pete'-pete', berbagi cerita protes bercampur sarkas dengan sang supir tentang kondisi jalan dan medan transportasi urban Kota Makassar sambil turut serta menjadi perokok pasif dari asap rokok sang supir, mendengarkan setengah jengkel setengah penasaran cerita ribut centil siswi-siswi SMP/SMA sambil menghidu bau keringat dan oksidasi masa pubertas mereka, ikut ngobrol resep masakan dan strategi bisnis kue dengan ibu-ibu, memandang dengan setengah taksim setengah malu lawan jenis berpenampilan indah di samping, merasakan tekanan libido dan berusaha mengatasinya ketika paha penumpang lelaki berhimpitan hangat dengan paha penumpang perempuan, saling curi pandang antar penumpang berlainan jenis kelamin dan tatapan penuh kenangan dari penumpang lain yang lebih berumur terhadap kejadian saling curi pandang tersebut,

toleransi super tinggi yang diperlihatkan oleh para penumpang kepada seorang penumpang yang memiliki masalah bau badan, manajemen konflik tingkat mikro antara penumpang perokok versus penumpang non-perokok yang biasanya adalah penumpang perempuan, saling taksir, saling pamer dan saling banding *gadget*, mencuri baca pesan atau bacaan penumpang di samping yang terpampang di layar *gadgetnya*, menjadi saksi atau pelaku saling baca kelas dan ideologi antar penumpang berdasarkan *fashion* masing-masing, salam perpisahan “terima kasih-iyee” dari penumpang kepada sang supir dan masih banyak lagi bentuk-bentuk interaksi dan kontak sosial skala mikro lainnya yang berlangsung di atas/di dalam *pete`-pete`* untuk tidak menyebut sejuta kebaikan hati supir dan para penumpang seperti *micro* kultur saling membayarkan antar penumpang atau kerelaan sang supir menerima tarif jasa dari penumpangnya meski uang sang penumpang tidak cukup.

Dengan demikian, ritual menaiki dan memanfaatkan *pete`-pete`* berkait erat dengan diskursus ruang publik, sebab ruang publik dibangun di atas formasi tindakan-tindakan ritualistik yang berulang, lagi dan lagi. Pengulangan ini adalah pesan kesahihannya dalam ruang sosial. Dengan kesahihan tersebut, ritual memiliki otoritas sebagai kanalisasi maksud, hasrat, kehendak, cara mengada individu yang benar. Tampak jelas bahwa ritualah yang menjadi inti dunia sosial/ruang publik.

VII. Pete`-Pete` Sebagai Panggung Sosial Yang Bergerak (*Mobile Social Stage*)

Situasi sosial *pete`-pete`* tidak bermula pada kenyataan bahwa di atas *pete`pete`* lah hadir orang lain beserta konsekuensinya yakni interaksi sosial, melainkan beberapa saat sebelumnya, ketika calon penumpang melakukan *scanning* dan *screening* visual terhadap penampakan *pete`pete`* lalu memutuskan menaikinya atau tidak. Ini berarti situasi sosial interaksional antar penumpang *di atas* *pete`pete`* difasilitasi, dimediasi, ditunda bahkan dicegah oleh penampakan fisik *pete`pete`* *sebelum* calon penumpang menaiki *pete`pete`*. Situasi sosial tersebut pun tidak serta merta berakhir ketika penumpang turun dan membayar tarif *pete`pete`* kepada sang supir, melainkan beberapa saat setelahnya, ketika tatapan (*gaze*) penumpang di dalam *pete`-pete`* yang masih harus melanjutkan perjalanan menyusuri Kota Makassar terputus sepenuhnya dari penumpang yang baru saja turun *vice versa*.

Mobilitas (*mobility*) dan horisontalitas (*horizontality*) adalah dua kata kunci untuk memahami situasi ini. Mobilitas adalah atribut esensial bagi pete'-pete', di mana tanpa mobilitas maka status pete'-pete' sebagai entitas di dalam ruang publik Kota Makassar tidak akan muncul. Mobilitas adalah kemampuan melintasi jarak geografis-fisikal dan jarak psikologis-eksistensial, dari satu titik awal menuju titik tujuan yang dimungkinkan oleh keadaan. Mobilitas pete'-pete' merupakan nilai yang dijual oleh sang supir dan dibeli oleh para penumpang. Atau lebih tepatnya: Mobilitas inilah yang ditawarkan oleh sang supir dan dinikmati oleh para penumpang. Atau lebih tepatnya lagi: mobilitas pete'-pete'lah yang dinegosiasikan oleh sang supir dan para penumpangnya.

Mobilitas ini pulalah yang memediasi dan mempertahankan kepercayaan (*trust*) antara supir dan penumpangnya. Kepercayaan diakui sebagai titik api di ruang publik; jangkar makna yang menginisiasi dan mengevaluasi interaksi sosial. Tanpa kepercayaan maka ruang publik mustahil diwujudkan. Hukum besi ini tidak luput dari interaksi sosial di dalam pete'-pete'; tanpa mobilitas maka tidak akan ada nilai yang mempertemukan, memediasi, mengarahkan dan mengevaluasi kepentingan beragam dari subjektivitas sang supir dan para penumpang pete'-pete'nya.

Mobilitaslah yang menjadi *raison de etre* pete'-pete', yang tanpanya pete'-pete' akan diam (*unmobile*). Kondisi ke-diam-an ini akan menihilkan status pete'-pete' sebagai sesuatu/kejadian (*thing/event*) sehingga yang tertinggal hanya besi tua yang berkarat, lembam dan menarik diri dari sejarah yang dinamis. Mobilitas pete'-pete' bukan sekadar fungsi (mekanikal dengan implikasi menaklukkan jarak geografis), bukan juga sekadar nilai (penghubung yang merekatkan individu-individu sehingga terwujud masyarakat/komunitas [*society/community*]) melainkan peristiwa ritualistik yang dirayakan untuk menandai kebersamaan atau kekitaan kita di ruang publik, meski perayaan tersebut telah menjadi rutinitas yang susah diintervensi menjadi momen reflektif.

Horisontalitas (*horizontality*), pada sisi yang lain, adalah *modus operandi* dari mobilitas pete'-pete'. Horisontalitas menampilkan mobilitas pete'-pete'. Horisontalitas adalah ranah bagi kinerja pete'-pete' mengoperasikan mobilitasnya. Horisontalitas adalah *display* yang dimiliki oleh pete'-pete' dan digunakan olehnya untuk menggoda calon penumpang. Godaan ini dicampur dengan penampilan fisik dan aksesori serta musik yang ditargetkan sebagai nilai jual utama pete'-pete'. Horisontalitas adalah sebetuk janji bahwa pete'-pete' tidak akan khianat meliuk di atas badan dan bahu jalan Kota Makassar, janji

bahwa horison di sana, entah dekat entah jauh, adalah titik yang bisa digapai, bagaimana pun titik tersebut selalu menolak mengutuhi diri sendiri, horisontalitas juga adalah sebetulnya janji bahwa *pete'-pete'* akan melaju secara horisontal, tidak akan melaju secara bergelombang yang tentu saja sangat tidak nyaman bagi penumpang.

Jika horisontalitas adalah modus operandi dari komoditas utama *pete'-pete'* yakni mobilitas, maka *forwardness* atau selalu-menuju-ke-depan adalah jangkak makna yang menyatukan antara mobilitas, horisontalitas dan kemungkinan sosial yang tumbuh di atas/di dalam *pete'-pete'*, sebab *forwardness* merupakan manifestasi konkret akan kehendak untuk mengantisipasi jarak guna mengantarkan penumpang untuk sampai ke tujuannya. *Forwardness* adalah antisipasi terhadap gerakan memutar atau malah mundur ke belakang, sesuatu yang sangat dihindari oleh para penumpang. *Forwardness* merupakan perayaan *pete'-pete'* dan manusianya menyambut apa saja yang tiba dari depan, sebuah pengungkapan bahwa anasir-anasir yang ada di belakang tidak cukup kuat mengerkah kita terus menerus. Di sini *pete'-pete'* berbeda secara radikal dengan biang lala atau *roller coaster*. Biang lalu dirancang sebagai mesin hiburan berkecepatan sedang dengan jalur memutar, sedangkan *rollercoaster* dirancang sebagai mesin hiburan berkecepatan tinggi dengan jalur sirkular. Kedua mesin ini tidak memiliki *forwardness* meski *rollercoaster* tampak bergerak ke depan, namun sebenarnya ia juga memutar dalam sirkuitnya. *Forwardness* *pete'-pete'*, dengan demikian, adalah (1) bagi sang supir merupakan tugas dan kesenangan untuk melaju ke depan, meliuk menaklukkan jarak dalam Kota Makassar, menemui dan ditemui oleh pengendara lain, (2) sedangkan bagi para penumpang, *forwardness* *pete'-pete'* adalah sebetulnya tawaran untuk mengalami Kota Makassar dari jendela *pete'-pete'* bersama *citizen* yang lain.¹¹ *Forwardness* *pete'-pete'* adalah wahana untuk menemui dan ditemui oleh Kota Daeng dalam segala kontras dan parodinya.

Terlepas dari nilai-nilai yang ditawarkan oleh *pete'-pete'* sebagai panggung sosial yang bergerak ini, sebenarnya masih ada satu nilai lagi yang dimiliki dan ditawarkan oleh *pete'-pete'*, meski nilai ini tidak inheren dalam kedirian *pete'-pete'* melainkan hasil konstruksi mental sang penumpang. Nilai yang dimaksud adalah vertikalitas eksistensial (*existentialverticality*), di mana *pete'-pete'* dalam gerakannya meliuk ke depan menelusuri Kota Makassar kadang beralih fungsi menjadi mihrab/kuil/santorium bagi para penumpang

¹¹Winarni, *Makassar Dari Jendela Pete'-Pete'*, (Makassar: Inninnawa & Pannyingkul, 2009), hal. 27-29

yang membutuhkan oase atau sejenis pelarian dari rutinitas modern yang menghimpit. Di sini, pete'-pete' tidak lagi hanya menawarkan horisontalitas geografis, melainkan juga menawarkan vertikalitas eksistensial dalam bentuk tersedianya ruang dalam lambung pete'-pete' untuk renungan dan refleksi tentang hidup dan paradoksnya. Dan puisi pun lahir, juga satu atau dua sketsa, juga beberapa kali jepretan kamera, atau sekadar rasa syukur yang sederhana.

Nilai terakhir yang dimiliki oleh pete'-pete' sebagai panggung sosial yang bergerak adalah kesementaraan (*temporality*). Kesementaraan merujuk kepada durasi sosialitas yang tercipta di atas/di dalam pete'-pete'; di mulai oleh tatapan selektif calon penumpang terhadap penampakan tubuh pete'-pete' disertai lambaian tangan hingga teriakan "kiri!!" disusul transaksi uang di bagian depan pete'-pete lalu berakhir, kali ini betul-betul berakhir, ketika tatapan antara penumpang yang baru turun dengan penumpang yang masih ada di atas pete'-pete' benar-benar telah terputus satu sama lain. Di sini kita bisa mengalisa bahwa karakter dasar dari sosialitas serta corak mencolok dari ruang publik yang di hadirkan oleh pete'-pete' adalah ruang publik yang ada-untuk-berakhir; teriakan "kiri!!" dan kematian berpaut erat sebagai batas tegas bagi perjumpaan antar manusia pete'-pete'. Setelah teriakan "kiri!!" menggema, sebuah atau beberapa sosok asing yang tidak sepenuhnya lagi asing akan beranjak pergi, masuk kembali ke dalam kelimun keramaian *citizen* Makassar, dan sebuah tanya atau sebuah harap akan tebersit, "kapan kiranya aku dan kamu bersua lagi?". Bukan sebuah kebetulan jika *citizen* Makassar tidak merasa asing satu sama lain sebab mungkin keduanya pernah bersua di pesta, di lapangan sepak bola, di mall atau..., di atas/di dalam pete'-pete'. Pete'-pete' adalah panggung sosial bergerak yang mensahihkan sejenis cita rasa dan karakter kepublikan tertentu di Kota Makassar. Kalau Anda suka, kita bisa menyebut rasa ini sebagai Makassar-ism.

Daftar Pustaka

- Tjaya, Thomas Hidy., *Empat Esai Politik*, Komunitas Salihara, Jakarta, 2011
- Sunardi, St., *Semiotika Negativa*, Buku Baik, Yogyakarta, 2004)
- Ritzer, George. dan Goodman, Douglas J., *Teori Sosiologi Modern*, Jakarta: Kencana, 2005
- Negri, Anthonio & Hardt, Michel, *Empire* New York: Harvard University Press, 2001

Storey. John, *Cultural Studies and the Study of Popular Culture; Theories and methods*, Terj. Layli Rahmawati, *Cultural Studies dan Kajian Budaya Pop*, Bandung: Jalasutra, 2008

Frost, Tom. (Ed), *Giorgio Agamben: Legal, Political and Philosophical Perspectives*, London; Routledge, 2014

Winarni, *Makassar Dari Jendela Pete'-Pete'*, Makassar: Inninnawa & Pannyingkul, 2009

Internet

<https://khairilanas354.wordpress.com/tag/makassar/> diakses pada medio Agustus 2014

[www. DaengGassing.blogspot.com/Pete-Pete; Si Biru](http://www.DaengGassing.blogspot.com/Pete-Pete;SiBiru) yang menguasai Makassar. Diakses pada media Agustus 2014.